

Публикация *Е. Д. Твердюковой*

«Реквизиция моего автомобиля... должна быть обставлена законным порядком»: письма П. П. Бекеля в Автомобильный отдел исполкома Петросовета (1918 г.)

Проблема взаимоотношений власти и частных собственников — одна из ключевых для России XX в. Череда войн и революционных потрясений в первые десятилетия минувшего столетия сопровождалась не только принудительным возмездным отчуждением имущества (так называемыми реквизициями), но порой неконтролируемым изъятием и переделом собственности.

Публикуемые документы представляют собой письма русского предпринимателя, общественного деятеля П. П. Бекеля в Автомобильный отдел исполнительного комитета Петроградского Совета рабочих, крестьянских и солдатских депутатов. Написанные в марте — апреле 1918 г., они содержат просьбу о возвращении ему гоночного автомобиля «Фиат», находящегося на ремонте в автомастерской М. А. Отто и предназначенного к реквизиции.

Павел Павлович Бекель родился 8 сентября 1869 г. в семье купца первой гильдии. В «Справочной книге о лицах, получивших на 1869 год купеческие свидетельства», о его отце имелись следующие сведения: Бекель Пауль Фридрих, 33 лет, Мекленбургский подданный, в купеческом состоянии с 1865 г.; жительство имеет в доме Устрялова № 26 по 6-й линии Васильевского острова; род занятий — торговля при порте оптом¹.

Начальное обучение П. П. Бекель получил в Немецком училище при церкви Св. Екатерины, а с сентября 1880 по март 1884 г. он учился в Санкт-Петербургском реальном училище Карла Мая, откуда «выбыл по прошению отца»². Принадлежа по рождению к реформатскому вероисповеданию, в 27-летнем возрасте он принял

**Твердюкова
Елена Дмитриевна**
д-р ист. наук, проф.,
Санкт-Петербургский
государственный
университет
(Санкт-Петербург,
Россия)

православие, а в 1897 г. («перейдя призывной возраст») принес присягу на подданство России. В 1899 г. он возглавил Углепромышленное и торговое акционерное общество «Павел Бекель». С 1904 г. П. П. Бекель являлся действительным членом попечительского совета приюта Принца П. Г. Ольденбургского. Не подлежавший воинской повинности, он получил медаль Красного Креста, Высочайше утвержденную 19 января 1906 г., в память участия в работе РОКК по время Русско-японской войны³.

Одним из первых в нашей стране П. П. Бекель обзавелся «самодвижущимся экипажем» и уже в 1903 г. стал инициатором создания Российского автомобильного общества, в задачи которого входило развитие автомобилизма и объединение любителей этого спорта. Утвержденным МВД 11 апреля 1903 г. Уставом предусматривалось право членов общества устраивать совместные «поездки, вечера и собрания, выставки, состязания и игры»; содержать собственный гараж с мастерской; выписывать из-за границы или приобретать в России всякого рода «автомобили и моторы» и продавать таковые⁴. Управление делами общества осуществлялось членами Комитета (шесть действительных и два кандидата), ежегодно избиравшихся общим собранием. П. П. Бекель в разные годы входил в состав ревизионной и технической комиссий, занимал должность вице-президента Комитета. Общество состояло под Августейшим покровительством Его Императорского Высочества великого князя Михаила Александровича, а 19 декабря 1909 г. по всеподданнейшему докладу министра внутренних дел Российскому автомобильному обществу было даровано наименование Императорского⁵.

П. П. Бекель принимал деятельное участие в организации в Санкт-Петербурге международных автомобильных выставок (первой — в 1907 г., а также в 1910 и 1913 гг.), корсо (гонок) автомобилей (например, в 1907 г.) и сам участвовал в соревнованиях, хотя и без особого успеха. Так, 6 мая 1912 г. в верстовых гонках на Волхонском шоссе его автомобиль «Гоброн» (Gobron) преодолел дистанцию за 60,4/5 секунды, в то время как победитель А. Г. Чертков на «Бенце» (Benz) — за 41 секунду развил скорость 87,8 верст в час⁶.

Согласно списку владельцев автомобилей в Санкт-Петербурге на 13 августа 1912 г., П. П. Бекель являлся собственником лимузина «Гоброн» (мощностью 20 л. с.) и дубль-фаэтона «Гоброн» (11 л. с.)⁷. Спустя год помимо «Гоброна» в его собственности находился французский лимузин «Тюрка-Мери» (Turcat-Méry)⁸.

В августе 1911 г. П. П. Бекель в числе 26 активистов автомобильного движения принял участие в военных маневрах в Петербургской губернии, вступив в добровольную автомобильную дружину для поддержки армии. Согласно одобренному в 1911 г. Госдумой проекту, каждый дружинник должен был в течение трех лет участвовать в учениях продолжительностью от трех до пяти дней, с вознаграждением за бензин из расчета 15 руб. в сутки. В случае войны дружинники должны были передавать свои «моторы» военному ведомству с уплатой стоимости шасси по цене преysкуранта и 1500 руб. за кузов, со скидкой 18% за каждый год эксплуатации⁹.

17 июля 1914 г. в порядке 87 статьи Основных законов Российской империи было Высочайше утверждено Положение по Военно-автомобильной

повинности¹⁰, на основании которого за 1914–1917 гг. военным ведомством было приобретено 7506 легковых автомобилей; ввезено в Россию за тот же период — 11 522 машины¹¹.

После Февральской революции Временным правительством по представлению министра путей сообщения Н. В. Некрасова 31 марта 1917 г. было принято Постановление «Об автомобильной повинности в Петрограде»¹². Владелец машины должен был предоставить ее (исправную, с шофером) для выполнения перевозок на срок до трех дней подряд. За это предполагалось выплачивать вознаграждение, покрывающее все расходы по содержанию и эксплуатации «мотора».

Для учета наличных перевозочных средств в Петрограде и упорядочения частного пользования ими Постановлением Временного правительства от 5 марта 1917 г. был создан Объединенный транспортный отдел, переименованный 27 апреля 1917 г. в Петроградский центральный транспортный комитет. В его состав должны были входить представители Союзов земств, городов, Российского автомобильного общества (переставшего именоваться Императорским), Петроградского автоклуба и др. Тогда же был учрежден Автомобильный отдел при Временном правительстве, имевший право ходатайствовать о проведении в жизнь автомобильной повинности и реквизиций¹³.

Впрочем, на практике машины обывателей зачастую изымались (конфисковались) безо всяких формальных процедур. Как справедливо указывал В. Б. Аксенов, автомобиль, вытеснивший в февральские дни прочие виды транспорта, стал не столько символом революции, сколько символом насилия в революции¹⁴. В Петроградской газете 5 июля 1917 г., например, описывался случай, произошедший в разгар антиправительственных выступлений, инициированных большевиками:

«Вооруженные солдаты бросились к ресторанам, у которых дежурили таксомоторы и автомобили собственников.

— Именем революции автомобиль конфискуется! — заявляли солдаты и, установив на моторе пулеметы, садились в него и уезжали.

На углу Невского и М. Конюшенной одна дама, преклонных лет, сидевшая в задержанном автомобиле, обратилась к солдатам с просьбой:

— Я стара, и у меня больные ноги. Пешком добраться домой мне не под силу. Отвезите меня на квартиру и потом забирайте автомобиль.

После недолгих колебаний солдаты согласились. Они сели в мотор рядом с дамой и поехали»¹⁵.

25 сентября 1917 г. Автомобильный отдел утвердил Правила об использовании для нужд государства бездействующих автомобилей Петрограда и его окрестностей. В них говорилось: «Автоотдел при Временном правительстве, производя учет автомобильных средств Петрограда, обратил внимание, что в частных гаражах стоят без действия до 100 автомобилей, владельцы коих, в большинстве случаев, за выездом из столицы, заперли принадлежащие им машины и уволили шоферов... Упомянутая категория автомобилей должна быть немедленно обращена на удовлетворение острой нужды в транспортных средствах правительственных учреждений и общественных организаций путем

изъятия машин на справедливых основаниях для владельцев и дальнейшего отпуска автомобилей нуждающимся учреждениям по их нарядам из центрального правительственного гаража»¹⁶. В каждом случае реквизиции особая комиссия должна была составить акт (реквизиционный лист) с описанием и оценкой машины и находящихся при ней запчастей, копия которого служила квитанцией в приеме автомобиля.

Вскоре после Октябрьской революции, 27 октября 1917 г., Петроградский военно-революционный комитет (ВРК) поручил комиссару 23 автомобильной роты Е. Е. Ефимову организовать из машин, находившихся в распоряжении Петроградского Совета и ЦИК, а также бывшего правительства Автомобильный отдел¹⁷. В его задачи входило обеспечение транспортом Петросовета и по указанию его исполкома — различных должностных лиц и учреждений¹⁸. Автопарк активно пополнялся также за счет машин, присланных с фронта для ремонта в мастерские Петрограда, сотрудники которых в дни большевистского восстания перешли на сторону Военно-революционного комитета¹⁹, а также практически бесконтрольных реквизиций. Так, удостоверение, выданное от имени ВРК Совету рабочих и солдатских депутатов Петергофского района, предоставляло ему право взятия на учет и реквизиции легковых и грузовых автомобилей для обслуживания нужд Совета; при этом шоферы, обслуживавшие «моторы», не имели права отказываться от управления ими под страхом революционного суда²⁰. Удостоверение на право реквизиции автомобилей, подвод и лошадей было выдано 28 октября за подписью М. С. Урицкого комиссару почтового отделения при Петроградской таможне Э. С. Гольцману²¹, 29 октября — шоферу комендантского отдела ВРК А. Кутузову²² и т. д. 10 ноября 1917 г. Военно-революционный комитет объявил, что реквизиция автомобилей и принадлежностей к ним впредь должна производиться только комиссией профессионального союза шоферов и автомобильных техников, а удостоверения, выданные до этой даты, признавались недействительными²³.

Согласно описи реквизиционным листам и документам, сданным в Автомобильный отдел ВЦИК Совета солдатских, рабочих и крестьянских депутатов 26 февраля 1918 г., за период с 17 ноября 1917 по 18 января 1918 г. только членом реквизиционной комиссии В. Жамойдо было изъято у владельцев 35 автомобилей, не считая принадлежностей к ним²⁴. И список этот был далеко не полон, ибо в реквизиционных листах зачастую имелись пометы: «Реквизирован группой вооруженных солдат от имени ЦИК Совета рабочих и солдатских депутатов», «Отобранный в Смольном после несения повинности», «Реквизировал в гараж т. Якушенков член по борьбе с контрреволюцией (Гороховая, 2)», «Реквизировано 2-м Балтийским флотским экипажем», «Реквизирован на улице неизвестно кем».

В реквизиционном листе на «Фиат», принадлежавший П. П. Бекелю, значилось, что машина (городской № 919, заводской № 9093) «по заявлению владельца... взята неизвестно кем из мастерской Отто»²⁵. Документ не датирован. Вероятно, он был составлен «задним числом», подтверждением чему может служить отсутствие указания на состав реквизиционной комиссии (в соответствующей графе надпись: «Неизвестно» и помета: «Спросить Отто»). Тексты

писем П. П. Бекеля свидетельствуют о том, что он пристально следил за принятыми властями решениями относительно реквизированного имущества. Первые три обращения были написаны с недельным интервалом. Последнее же появилось спустя месяц, сразу после того как в газетах появилось объявление, приглашавшее бывших владельцев явиться в Автоотдел для выяснения обстоятельств реквизиции. Готовый отстаивать свое право на собственность, П. П. Бекель выражал согласие и на передачу машины новым властям при условии ее надлежащей эксплуатации. Лишь после того как он узнал, что «Фиат» находится в руках любителя, пользующегося им для «своего удовольствия», он стал требовать его возврата или вознаграждения.

К сожалению, дальнейшую судьбу автомобиля выяснить не удалось. Согласно протоколу осмотра технической комиссией Организационно-контрольного отдела исполкома Петросовета гаража № 1 (Офицерская ул., 35) 28 мая 1918 г., среди исправных автомобилей в нем находились два автомобиля «Фиат», но с другими номерами двигателей²⁶. Не значится машина с указанными в реквизиционном листе номерами и в других перечнях автомобилей, состоявших на учете Автомобильного отдела.

Но очевидно, что «Фиат» П. П. Бекелю так и не был возвращен. Из мастерских М. А. Отто были реквизированы также находившиеся в починке автомобили бывшего Главного военно-технического управления, переведенные по окончании ремонтных работ в Центральный гараж Петроградской трудовой коммуны. Как отмечалось в записке, адресованной в Комиссариат по военным делам в октябре 1918 г., автомобили, сданные в ремонт на завод Отто до общей реквизиции ЦИК (на основании декрета СНК от 21 августа 1918 г. о мобилизации машин для нужд фронта), возврату бывшим владельцам не подлежали до особого распоряжения²⁷.

В мае 1918 г. (во исполнение декрета СНК от 23 января 1918 г. о национализации торгового флота²⁸) началась процедура национализации имущества возглавляемого П. П. Бекелем «Углепромышленного и торгового акционерного общества». Об этом свидетельствуют акты Ликвидационного отдела Областного управления водного транспорта (по национализации флота). Так, согласно акту от 30 мая 1918 г. в казну были приняты паровые суда, принадлежащие гражданину Павлу Павловичу Бекелю, буксирные пароходы «Львица» и «Витязь», построенные в Финляндии, на Варкаусском заводе АО «А. Альстрем», вместимостью 200 и 1000 пудов соответственно. Кроме того, в деле имеется опись «каравана непаровых судов», принадлежавших углепромышленному и торговому АО «Павел Бекель» на 25/12 мая 1918 г. — всего 54 единицы, среди которых полулодки, баржи, берлины и пр. Национализировано было также инвентарное имущество с судов общества²⁹. Вскоре после описанных событий П. П. Бекель выехал в эмиграцию; умер он 1 января 1940 г. в Лондоне.

* * *

Письма П. П. Бекеля (№ 4 — оригинал, № 1, 2, 3 — копии) отпечатаны на пишущей машинке на бумаге с угловым штампом: «П. П. Бекель, ул. Гоголя, 4,

Петроград». Они были подшиты к делу 28 «Сведения о реквизируемых автомобилях (реквизиционные листы)» из фонда 1355 Автомобильного отдела Петроградского губернского Совета рабочих, крестьянских и красноармейских депутатов Центрального государственного архива Санкт-Петербурга (ЦГА СПб).

В публикуемых документах сохраняются орфография и пунктуация первоисточника (за исключением явных опечаток), а также написание некоторых слов прописными буквами. Сокращения раскрыты в квадратных скобках.

№ 1

Письмо П. П. Бекеля в Автомобильный отдел³⁰

Петроград, 8 марта / 23 февраля 1918 г.

В Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет С[овета] Р[абочих] и К[рестьянских] Д[епутатов]³¹ Автомобильный отдел.

Петроград.

Смольный, комн[ата] 47

Вследствие предполагаемой реквизиции для нужд Правительства моего гоночного автомобиля завода «ФИАТ», находящегося в мастерской М. А. Отто³², считаю своим долгом обратить внимание Отдела на полную бесцельность реквизиции для государственных нужд этого автомобиля, который абсолютно не пригоден для практической и деловой езды по городу, а может служить только для спортивных целей.

Мотор имеет 63 л. с. по городской оценке³³, не имеет необходимого вентилятора для охлаждения воды в радиаторе и потому пригоден только к скоростям свыше 60 верст в час³⁴. Автомобиль мною был представлен уже 2 РАЗА в течение прошлого года реквизиционной комиссии и ОБА РАЗА ЗАБРАКОВАН, как непригодный³⁵. Ничего не возражая против реквизиции автомобиля, подчиняясь вполне изданному по сему делу декрету, я, тем не менее, в интересах самого Государства и как старейший автомобилист в России, позволяю себе высказать мое мнение, что по реквизиции автомобиля таковой немедленно будет ПОЛОМАН в непривычных руках и не сможет служить цели, для которой происходит реквизиция автомобилей, почему и реквизиция такового явится непроизводительной и только сопряженной с излишними расходами для Государства, принимая во внимание, что необходимо еще закончить ремонт автомобиля и постройку корпуса³⁶, что обойдется около Р. 10.000, — которые и окажутся напрасно истраченными.

Вследствие вышеизложенного покорнейше прошу дело о предполагаемой реквизиции автомобиля «ФИАТ» пересмотреть и оставить его в том виде, в котором оно в настоящее время находится.

С подлинным верно. П. П. Бекель

№ 2Письмо П. П. Бекеля в Автомобильный отдел³⁷

Петроград, 14/1 марта 1918 г.

В Всероссийский Центральный Исполнительный комитет С[овета] Р[абочих] и К[рестьянских] Д[епутатов]³⁸.

Автомобильный отдел.

Смольный, комн[ата] 47

В дополнение к моему отношению от 8 с[его] м[есяца] относительно моего гоночного автомобиля завода «ФИАТ», предполагаемого к реквизиции для нужд Правительства, сим имею честь покорнейше просить Автомобильный Отдел принять во внимание, что на означенном автомобиле могут ездить только самые опытные шоферы, и потому в охранение интересов Правительства и во избежание моментальной порчи автомобиля, если он попадет в неопытные руки, я сим предлагаю при реквизиции автомобиля взять на службу также и моего шофера, который вполне знаком с автомобилем и сумеет, охраняя его, как ценную машину, служить с ней вместе для нужд Правительства.

Шофером у меня состоит Михаил Васильев ЗАГОРОДНЫЙ³⁹, член Петроградского Союза шоферов и автомобильных техников.

В настоящее время он находится в Финляндии, но может быть вызван немедленно.

Повторяю мою покорнейшую просьбу о пересмотре вопроса о реквизиции единственного автомобиля, который у меня остался, прошу принять к сведению, что с начала войны я содержу при ст. «Голицыно» Финл[яндской] Ж[елезной] д[ороги] лазарет для солдат на мои личные средства, без каких-либо субсидий, и таким образом за 3. 1/2 года отдал все мои сбережения на службу родине для лечения раненых и больных солдат⁴⁰.

В настоящее время мой лазарет состоит на учете Санитарного Отдела Рабочей и Крестьянской Красной Армии, в доказательство чего прилагаю при сем копию выданного мне удостоверения⁴¹.

Принимая все вышеизложенное во внимание, я надеюсь, что лично ко мне со стороны Автомобильного Отдела будет оказано некоторое снисхождение ввиду всех тех заслуг, которые я имею, как по развитию автомобильного дела в России, так по моей службе Красной Армии.

С подлинным верно. П. П. Бекель

№ 3Письмо П. П. Бекеля в Автомобильный отдел⁴²

Петроград, 21/8 марта 1918 г.

В Всероссийский Центральный Исполнительный Комитет С[овета] Р[абочих] и С[олдатских] Д[епутатов]⁴³.

Автомобильный Отдел.

Смольный, комната 47

Ссылаясь на мои отношения от 8 и 14 с[его] м[есяца] относительно предполагаемой реквизиции моего гоночного автомобиля «ФИАТ», считаю своим долгом указать Автомобильному Отделу, что согласно недавно изданному декрету Правительства, право реквизиции автомобилей принадлежит исключительно Транспортной Секции Высшего Совета

Народного Хозяйства Северного Района⁴⁴, почему и прошу покорно по этому делу доставить мне необходимый ордер о реквизиции, так как до сих пор подобного документа я еще не получил, а узнал о предполагаемой реквизиции из отношения Автомобильного Отдела за № 581 на имя завода М. А. ОТТО, которому предписывалось мой автомобиль привести в порядок и закончить на нем ремонт.

Я считаю, что в случае окончательного решения о реквизиции моего автомобиля, такая должна быть обставлена законным порядком, между тем как до сих пор у меня по этому делу имеется в руках только расписка тов. И. Панкова⁴⁵ о том, что им взяты от меня карбюратор и магнето «БОШЬ» 12-го с[его] м[есяца].

С подлинным верно. П. П. Бекель

№ 4

Письмо П. П. Бекеля заведующему Автомобильным отделом⁴⁶

Петроград, 17 апреля 1918 г.
Заведующему Автомобильным отделом Петроградского Совета Р[абочих]
и С[олдатских] Д[епутатов].
Смольный.
Комната 47

Основываясь на объявлении о том, что бывшие владельцы реквизированных и отобранных в период времени 25 Октября 1917 г. по сие время автомашин приглашаются явиться в отдел, для выяснения всех обстоятельств по реквизиции принадлеж[ащ]их им автомобилей⁴⁷, прилагаю при сем в копиях мои отношения от 8, 14 и 21 марта с[его] г[ода] относительно реквизированного у меня без всякого ордера гоночного автомобиля «ФИАТ» и покорнейше прошу рассмотреть мое дело и постановить о возврате мне моего автомобиля или же об уплате за таковой.

С своей стороны подтверждаю все изложенное в моих отношениях и сообщаю, что насколько мне известно, мой автомобиль находится в руках шофера-любителя, который пользуется им для своего удовольствия, почему и реквизиция его не имеет под собой никакой законной почвы. Затем, мне известно, что автомобиль находился в гараже Ц.И. К. на Офицерской⁴⁸ и что вместо условленного с мастерской М. А. Отто ремонта в сумме около Р. 6.500, — таковой получил теперь же за эту работу около Руб. 12.000, что невольно наводит на размышление.

П. П. Бекель

¹ Справочная книга о лицах, получивших на 1869 год купеческие свидетельства по 1 и 2 гильдиям. СПб., 1869. С. 5.

² Центральный государственный исторический архив Санкт-Петербурга (далее — ЦГИА СПб). Ф. 394. Оп. 1. Д. 261. Л. 32.

³ Там же. Л. 5 об., 8.

⁴ Устав Российского Автомобильного Общества. СПб., 1907. С. 3–5.

⁵ ЦГИА СПб. Ф. 569. Оп. 13. Д. 290. Л. 25 а.

⁶ Пашкевич А. М. Автомобильный справочник для Санкт-Петербурга на 1912–1913 гг. СПб., 1912. С. 116.

- ⁷ *Пашкевич А. М.* Автомобильный справочник для Санкт-Петербурга на 1912–1913 гг. С. 53, 76.
- ⁸ *Пашкевич А. М.* Автомобильный справочник для Санкт-Петербурга на 1913–1914 гг. СПб., 1913. С. 29, 43.
- ⁹ *Кирилец С., Канинский Г.* Автомобили Русской Императорской армии. «Автомобильная академия» генерала Секретева. М., 2010. С. 49.
- ¹⁰ Собрание узаконений и распоряжений правительства, издаваемое при Правительствующем Сенате. Отд. 1. 1914. № 187.
- ¹¹ Статистический сборник за 1913–1917 гг. Вып. 2. С. 227, 228 (Труды Центрального статистического управления; т. 7, вып. 2: по отделу периодических изданий).
- ¹² Собрание узаконений РСФСР (далее — СУ РСФСР). 1917. № 77. С. 444.
- ¹³ Об учреждении Автомобильного отдела при Временном правительстве // Журналы заседаний Временного правительства: март — октябрь 1917 года: в 4 т. Т. 1: Март — апрель 1917 года / отв. ред. Б. Ф. Додонов; сост. Е. Д. Гринько, О. В. Лавинская. М., 2001. С. 366–367.
- ¹⁴ *Аксенов В. Б.* Слухи, образы, эмоции. Массовые настроения россиян в годы войны и революции, 1914–1918. М., 2020. С. 842.
- ¹⁵ Реквизиция автомобилей // Петроградская газета. 1917. 5 июля.
- ¹⁶ Центральный государственный архив Санкт-Петербурга (далее — ЦГА СПб). Ф. 1355. Оп. 5. Д. 1. Л. 1.
- ¹⁷ Удостоверение Е. Е. Ефимову // Петроградский военно-революционный комитет: документы и материалы: в 3 т. Т. 1 / отв. ред. Д. А. Чугаев. М., 1966. С. 194.
- ¹⁸ ЦГА СПб. Ф. 1355. Оп. 3. Д. 70. Л. 12.
- ¹⁹ Там же. Оп. 5. Д. 3. Л. 4–5.
- ²⁰ Там же. Ф. 101. Оп. 1. Д. 24. Л. 12.
- ²¹ Удостоверение Э. С. Гольцману // Петроградский военно-революционный комитет: документы и материалы. Т. 1. С. 255.
- ²² Удостоверение А. Кутузову // Там же. С. 316.
- ²³ Объявление о порядке реквизиции автомобилей // Там же. Т. 2 / отв. ред. Д. А. Чугаев. С. 342.
- ²⁴ ЦГА СПб. Ф. 1355. Оп. 3. Д. 29. Л. 7.
- ²⁵ Там же. Д. 28. Л. 35.
- ²⁶ Там же. Ф. 7384. Оп. 7. Д. 56. Л. 14.
- ²⁷ Там же. Ф. 1355. Оп. 3. Д. 20. Л. 238–239.
- ²⁸ СУ РСФСР. 1918. № 19. Ст. 290.
- ²⁹ ЦГА СПб. Ф. 2141. Оп. 33. Д. 312. Л. 2, 7, 10, 11 и др.
- ³⁰ Там же. Ф. 1355. Оп. 3. Д. 28. Л. 10–10 об.
- ³¹ Правильно: исполнительный комитет Петроградского Совета рабочих, крестьянских и солдатских депутатов. См.: Органы власти и управления Санкт-Петербурга, 1775–1993: справочник. Т. 1 / отв. сост. Т. Е. Герасименко, Е. И. Зверева. СПб., 2021. С. 512.
- ³² Личный дворянин, инженер Маврикий Александрович Отто владел мастерской при багетной фабрике Н. Фрейдберга в Петрограде по адресу: Аптекарьский пр., д. 2. После Февральской революции он был сотрудником Военно-автомобильного отдела Военной комиссии Временного комитета Государственной думы. После провозглашения советской власти его мастерская обслуживала все гаражи Петроградского Совета, проводила капитальный ремонт автомобилей. В конце апреля 1918 г. в мастерских находилось на ремонте около 30 машин. См.: ЦГА СПб. Ф. 1355. Оп. 3. Д. 31. Л. 6 об.
- ³³ По данным Автомобильного справочника, на 13 августа 1912 г. в Санкт-Петербурге было зарегистрировано 1394 автомобиля, находившихся в частном пользовании, в прокате, а также автобусов. Из легковых автомобилей (частных и прокатных) подавляющее большинство (211) имели мощность 10 л. с., еще 157 автомобилей — 12 л. с., 91 автомобиль — 19 л. с. Максимальную мощность — 57 л. с. имел лишь один автомобиль. См.: *Пашкевич А. М.* Автомобильный справочник для Санкт-Петербурга, 1912–1913 гг. С. 38–39. Понятие «городской силы» (или так называемой налоговой) получило распространение ввиду необходимости выработать единицу мощности, необходимой для налогового обложения, она составляла примерно половинную

мощность от максимальной мощности двигателя. Согласно спецификации автомобилей «Фиат», в 1914 г. к продаже предлагалась модель в 35 налоговых сил, с определяемой фирмой мощностью в 50–60 л. с., с зажиганием магнето Bosch высокого напряжения, с карданной передачей, четырьмя скоростями и задним ходом, четырьмя цилиндрами. Цена шасси такого автомобиля (так называемой модели 5) вместе с шинами составляла 7200 руб. См.: *Кузнецов Н. Г.* Какой мне купить автомобиль?: справочная книга для автомобилистов. СПб., 1914. С. 191. Очевидно, П. П. Бекель имел в виду так называемую заводскую мощность двигателя.

³⁴ Согласно Обязательному постановлению о порядке езды по городу Петрограду на автомобилях, скорость движения в черте города не должна была превышать 15 верст в час. См.: *Кузнецов Н. Г.* Автомобильный справочник и календарь. 3-е изд. Пг., 1917. С. 34.

³⁵ Инструкция для определения годности к военной и военно-морской службе самодвижущихся экипажей определяла, что годными считаются легковые автомобили, находившиеся в эксплуатации не более пяти лет (при том, что предельный срок их службы был определен в шесть лет), мощностью от 8 до 30 л. с., имевшие не менее двух посадочных мест и с дорожным просветом не менее 15 см. См.: ЦГА СПб. Ф. 254. Оп. 1. Д. 13102. Л. 2.

³⁶ В Российской империи была распространена практика приобретения лишь шасси и двигателя, с последующим заказом кузова на отечественных «экипажных фабриках», поскольку многие покупатели хотели бы «иметь кузов, согласующийся с их личными вкусами, даже в деталях» (*Кузнецов Н. Г.* Какой мне купить автомобиль? С. 1). Согласно статистике, в 1914–1917 гг. в Россию было ввезено 13 414 автомобильных «платформ и станов». См.: Статистический сборник за 1913–1917 гг. Вып. 2. С. 227.

³⁷ ЦГА СПб. Ф. 1355. Оп. 3. Д. 28. Л. 11–11 об.

³⁸ См. примеч. 31.

³⁹ В «Списке шоферов гаражей Автомобильного отдела Петроградского Совета рабочих и красноармейских депутатов» (июнь 1918 г.) фамилия Загородный отсутствует.

⁴⁰ С началом Первой мировой войны в своей усадьбе «Павлушино», у озера Моло-Ярви (между Финляндской железной дорогой и старым Выборгским трактом), П. П. Бекель основал на собственные средства «лазарет-санаторию» на 10 офицеров и 20 солдат. См.: *Бекель П. П.* Усадьба «Павлушино» // Столица и усадьба. 1914. № 23. С. 29. В ЦГА СПб сохранилось дело канцелярии Главного управления Российского общества Красного Креста о возобновлении субсидии так называемому финляндскому лазарету П. П. Бекеля. В нем, в частности, подтверждалась выплата причитающейся П. П. Бекелю субсидии за февраль и март 1918 г. в размере 1809 руб., а также за апрель — из расчета 3 руб. за каждую занятую койку, что составляло за 718 больничных дней 2154 руб. (ЦГА СПб. Ф. 5325. Оп. 2. Д. 121. Л. 2). Любопытно, что на просьбе П. П. Бекеля о субсидии значилась резолюция: «Сим удостоверяем, что вышеизложенное отвечает действительности и нами проверено по приемной книге». Подписи под этой резолюцией: «Председатель М. Загородный». Очевидно, во главе комитета служащих лазарета стоял личный шофер П. П. Бекеля.

⁴¹ В архивном деле копия удостоверения отсутствует.

⁴² ЦГА СПб. Ф. 1355. Оп. 3. Д. 28. Л. 12.

⁴³ См. примеч. 31.

⁴⁴ Об исключительном праве реквизиции средств передвижения, принадлежащем транспортно-технической секции ВСНХ, говорилось, в частности, в обращении Комитета революционной обороны Петрограда 7 марта 1918 г., в котором всем районным Советам предлагалось немедленно прекратить самочинные реквизиции гужевых средств, которые «совершенно губят и без того разрушенный транспорт» (От комитета революционной обороны Петрограда // Газета рабочего и крестьянского правительства. 1918. 7 марта).

⁴⁵ И. И. Панков работал «нарядчиком при Смольном». В его обязанности входило заполнение ежедневных суточных ведомостей наряда автомобилей (с обозначением времени выезда и возвращения, а также фамилии пассажира, названия учреждения или организации); по его распоряжениям, подтвержденным талонами особой формы, выдавались пропуска на выезд машин из гаражей, подчиненных Автомобильному отделу. В начале мая 1918 г. «ввиду открывшихся громадных злоупотреблений в ведении хозяйства и исполнении обязанностей» с согласия исполкома Петросовета гаражи № 1 и № 2 были закрыты, а большинство их работников получили

расчет. И. И. Панков и шофер А. Ф. Худяков по просьбе заведующего Автомобильным отделом Г. Я. Вия были арестованы по обвинению в сговоре в «содействии исчезновению новоотремонтированной машины Рено». См.: ЦГА СПб. Ф. 1355. Оп. 3. Д. 31. Л. 55, 61.

⁴⁶ ЦГА СПб. Ф. 1355. Оп. 3. Д. 28. Л. 9–9 об.

⁴⁷ Соответствующее объявление было размещено в газетах 15 апреля 1918 г. В нем предлагалось всем бывшим владельцам реквизированных и отобранных в период с 25 октября 1917 г. автомашин явиться в Смольный, комната № 9, до 25 апреля с 11 до 4 часов дня с реквизиционными листами и без таковых, но обязательно с документами на право владения автомашинами. См.: Об автомобилях // Петроградская правда (веч. вып.). 1918. 15 апр.

⁴⁸ К маю 1918 г. обслуживанием нужд Петросовета занимались гаражи: № 1 (Офицерская ул., 35), № 2 (Пальменбахская ул.), № 3 (Захарьевская ул., 19), № 4 (Васильевский остров, 14-я линия, 11), № 5 (Сергиевская ул., 33), № 6 (Потемкинская ул., 2). См.: ЦГА СПб. Ф. 1355. Оп. 3. Д. 31. Л. 27.

Статья поступила в редакцию 23 марта 2022 г.
Рекомендована к печати 21 августа 2022 г.

ДЛЯ ЦИТИРОВАНИЯ

Твердюкова Е. Д. «Реквизиция моего автомобиля... должна быть обставлена законным порядком»: письма П. П. Бекеля в Автомобильный отдел исполкома Петросовета (1918 г.) // *Новейшая история России*. 2022. Т. 12, № 4. С. 1078–1088.
<https://doi.org/10.21638/spbu24.2022.417>

Ключевые слова: Павел Павлович Бекель, автомобиль, реквизиция, революция 1917 г., Автомобильный отдел.

Сведения об авторе: *Твердюкова Е. Д.* — д-р ист. наук, проф., Санкт-Петербургский государственный университет (Санкт-Петербург, Россия); e.tverdyukova@spbu.ru

Санкт-Петербургский государственный университет, Россия, 199034, Санкт-Петербург, Университетская наб., 7–9

FOR CITATION

Tverdyukova E. D. “The Requisition of My Car... Must be Furnished Legally”: Letters from P. P. Bekel to the Automobile Department of the Executive Committee of the Petrograd Soviet (1918)’, *Modern History of Russia*, vol. 12, no. 4, 2022, pp. 1078–1088.
<https://doi.org/10.21638/spbu24.2022.417> (In Russian)

Keywords: Pavel Pavlovich Bekel, automobile, requisition, Revolution of 1917, Automobile department.

Author: *Tverdyukova E. D.* — Dr. Sci. in History, Professor, St Petersburg State University (St Petersburg, Russia); e.tverdyukova@spbu.ru

St Petersburg State University, 7–9, Universitetskaya nab., St Petersburg, 199034, Russia

References:

Aksenov V. B. *Rumors, images, emotions. Mass sentiments of Russians during the war and revolution, 1914–1918* (Moscow, 2020). (In Russian)

Authorities and administrations of St. Petersburg, 1775–1993: reference book, Vol. 1, eds T. E. Gerasimenok, E. I. Zvereva (St Petersburg, 2021). (In Russian)

Kirillets S., Kaninsky G. *Cars of the Russian Imperial Army. “Automobile Academy” of General Secretev* (Moscow, 2010). (In Russian)

Received: March 23, 2022
Accepted: August 21, 2022